

MOTO CICLISMO

d'Epoca

COMPETIZIONI

- Bultaco 24 Horas Montjuïc 360
- Husqvarna 400 Cross

GUIDA ALL'ACQUISTO

- BSA Victor
441 Enduro/Special

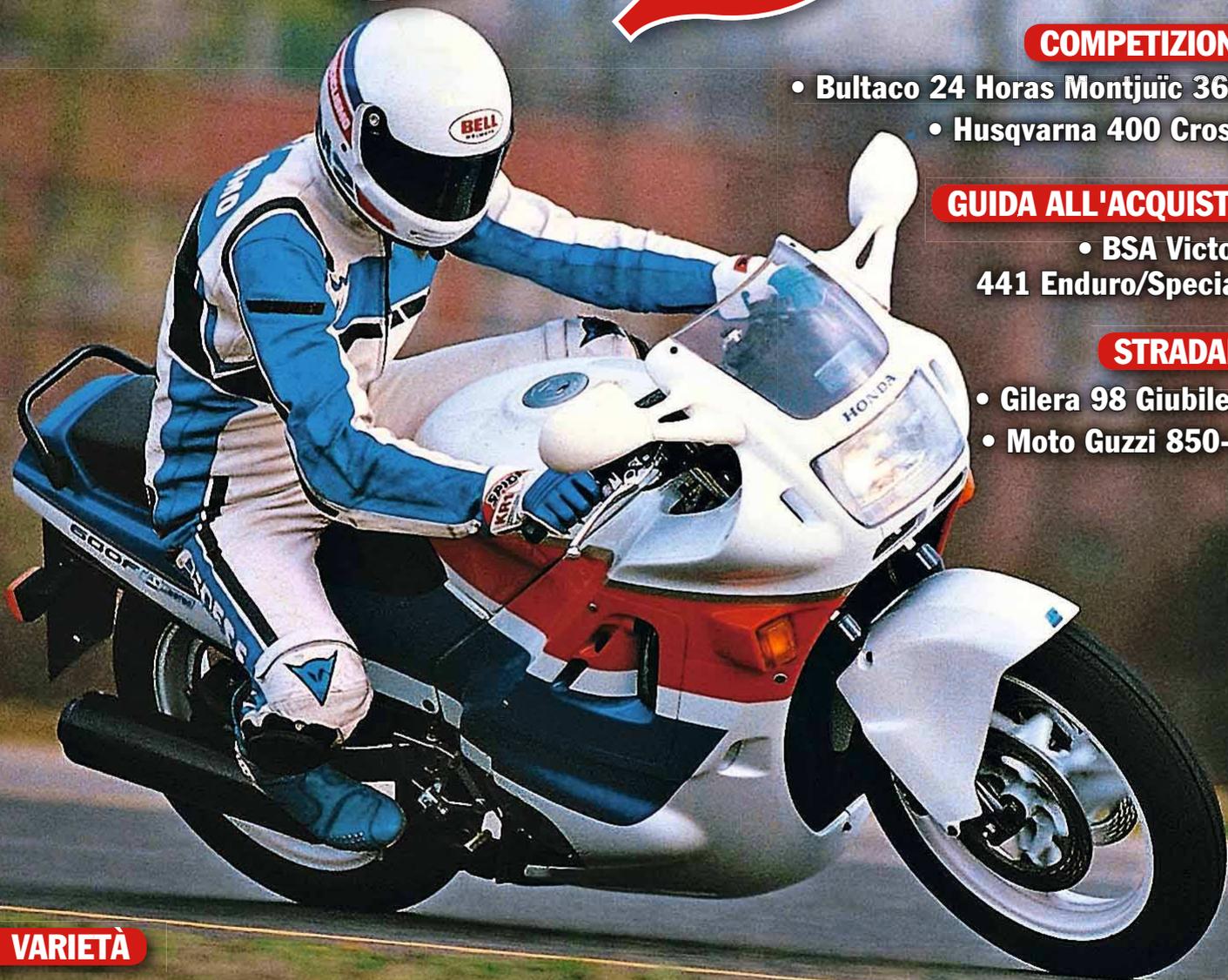
STRADALI

- Gilera 98 Giubileo
- Moto Guzzi 850-T

VARIETÀ

- Il Museo Piaggio
- Fenomeno Scrambler
- Mostra-Scambio di Novegro

HONDA CBR600F
potenza record



MOTO GUZZI 850-T



Scatto in avanti

Con questa maxi, arrivata dai concessionari all'inizio del 1974, la Moto Guzzi volta pagina. Se le precedenti V7, V7 Special ed 850 GT erano delle vere poltrone su due ruote, la 850-T alla comodità aggiunge caratteristiche sportive. Il telaio ed il motore, sebbene questo adattato all'uso turistico, sono infatti gli stessi della V7 Sport. Tutta nuova nel design, questa moto servirà da base per altre famose 850 come la T3 e la T4

di Vittorio Crippa, foto di Gianluca Bucci e Archivio Motociclismo





CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore
bicilindrico a 4 tempi
Cilindrata
cc 844,05
Potenza
CV 58,5 a 7000 giri
Accensione
alternatore e splinterogeno
Avviamento
elettrico
Cambio
a 5 velocità
Trasmissione
ad albero
con doppio giunto cardano
e parastroppi nella ruota
Telaio
a doppia culla scomponibile
Capacità serbatoio
litri 25
Consumo
litri 0,2 per 100 km
Freni
anteriore a disco
con comando idraulico;
posteriore a 2.000cc autorisorgenti
Pneumatici
anteriore 3.50 H 18;
posteriore 4.10 H 18
Velocità max.
km/h 155 circa
Accelerazione
0-100 km/h in 7,9 sec
Peso
kg 216

850-T

Questo modello della serie V7 unisce i pregi delle favolose GRANTURISMO GUZZI con le prestazioni consentite dal telaio e dalle sospensioni della Sport, considerati da tutti tra i migliori del mondo.

È nata così una moto capace di soddisfare senza riserve tutti gli appassionati delle grandi cilindrata, che chiedono oltre a velocità eccezionali, grande comfort, massima stabilità su ogni tipo di percorso, eccellente frenata.

La 850 T monta un infaticabile motore bicilindrico a V di 90°, che presenta numerose innovazioni tecniche di rilievo, tra cui un nuovo asse a cammes che ne aumenta l'elasticità e il gruppo alternatore al posto della dinamo.

Il cambio è a cinque velocità con comando a sinistra e «prima» in basso.

Il telaio e le sospensioni, come accennato, sono quelli della Sport, e non hanno bisogno di presentazione.

La famosa trasmissione a cardano GUZZI è stata ancora migliorata, il freno anteriore è a disco con comando idraulico.

La linea bassa ed elegante, lo styling curatissimo e la ricchezza dei particolari, completano le caratteristiche di questa «italiana» di gran classe.



BINDA & CASTELLANZA

Via G. F. n. 12 - T - 6350 91
21052 BUSTO ARSIZIO (Va)

MOTO GUZZI

STABILIMENTI E AMMINISTRAZIONE
MANDELLO DEL LARIO (CO) TEL. 031/4 - 12812

LA MOTOCICLISTA DI PIÙ IN ITALIA, SENZA PERDERE LA LINEA

UNIFICATI DEL
MOTO GUZZI

● La Moto Guzzi V7 700, presentata al Salone di Milano del 1965 come moto militare, nata infatti allo scopo di sostituire il Falcone 500 in dotazione a diversi Corpi dell'Esercito e della Polizia, e poi annunciata anche in versione civile, aveva proiettato la Casa di Mandello in una nuova dimensione. Con tanta fiducia nel nuovo progetto e nelle proprie capacità, in un ambiente ancora molto umano e non governato da intelligenze artificiali, dove l'intuizione e l'esperienza del singolo contavano assai più di una decisione presa dal consiglio direttivo, e con un investimento economico garantito dall'intervento statale, la Moto Guzzi provava ad uscire dal periodo più nero della sua storia, i primi anni Sessanta, dovuto all'abbandono ed al disinteresse verso la motocicletta anche della clientela più affezionata.

Un periodo in cui era rimasta orfana dei suoi fondatori, scomparsi, o che avevano dovuto cedere la mano. Ma già dopo la metà del decennio (1967), la maggior Casa motociclistica italiana si riproponeva sul mercato mondiale con un progetto ambizioso ed avveniristico, la motocicletta di serie di maggior cilindrata offerta fino a quel momento dalla Moto Guzzi, una moto prestigiosa, grossa, imponente, e con un motore di struttura molto personale, firmata da un geniale progettista, Giulio Cesare Carcano, famoso nel mondo perché autore della incredibile 8 cilindri 500 da corsa.

Salvata dunque dalla chiusura, l'azienda dai Parodi era passata alla SEIMM, Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche, che ritenendo di aver bene operato per la sua rinascita, nel 1971 l'aveva messa in vendita una volta esaurito il compito di risanamento. La storia continuava poi prendendo una svolta imprevista, cioè con l'acquisto nel 1973 da parte dell'imprenditore italo-argentino Alejandro de Tomaso, sotto la cui direzione sarebbe iniziato un periodo di successi e fallimenti, sicuramente il più dibattuto dagli storici della motocicletta. La V7 Special, e ancor più le 850 GT e 850 California, erano stati i modelli che avevano confermato il successo della V7 700, almeno fino all'arrivo di quella meraviglia che lasciò tutti a bocca aperta, la "formidabile V7 Sport" (così nelle pubblicità), un nuovo progetto che si staccava piuttosto nettamente dalle precedenti grosse bicilindriche a V, figlia di un'idea di Lino Tonti, che aveva preso il posto di Carcano, con l'immancabile collaborazione di Umberto Todero. La 750 V7 Sport, presentata nel 1971, non nascondeva le sue ambizioni sportive: per un certo periodo di tempo si aggiudicava il titolo di motocicletta



Quando nel 1973 De Tomaso acquista dalla SEIMM la Moto Guzzi, mette subito in atto un deciso rinnovamento della gamma. Sono messi in produzione nuovi modelli e si cura in modo particolare il design, affidato ad un'altra sua società, la Ghia. Quindi rispetto alle precedenti V7 turistiche, la 850-T ha un look decisamente più moderno e lanciato, adatto ai gusti degli anni Settanta. Si rinnovano anche i colori per questa maxi gran turismo che viene offerta in rosso o in verde, sempre con filetti oro. In basso, depliant del 1974 con la 850-T in compagnia della V 850 California (dotata anch'essa di freno a disco e principalmente destinata al mercato USA), in lingua francese e tedesca.

A piede pagina, invece, un "volantino" americano dove la moto appare con il nome *Interceptor*. Gli Stati Uniti assorbirono la metà della produzione della 850-T, ben 2.658 esemplari su un totale di 5.300.

MOTO GUZZI 850 T

MOTO GUZZI V850 California

Guzzi 850 Interceptor
The machine built exclusively for unlimited touring, in style.

We've got a new look. More modern, sleeker. The Guzzi 850T Interceptor. Notice our reworked gas tank. The sleek, contoured lines which blend into our comfortable, re-shaped dual seat for a lower, sleeker appearance. Take a look at the symmetry of our new tool box covers and side panels. Greater aerobics. Experience even better handling and maneuverability with our new front fork. With greater confidence with our front disc brake for maximum stopping ability. And enjoy even more electrical dependability with our new, high output alternator. We improved every part but underpinned it all in the same strength, the same outstanding reliability of our Spicco, newly improved gearshift, and more. Take a test ride on the Guzzi 850T Interceptor at your nearest Guzzi dealer. For unlimited touring... in style.

PREMIER MOTOR CORPORATION
HARVARD HEIGHTS, NEW YORK
Importer and Distributor of Moto Guzzi in the United States and Canada



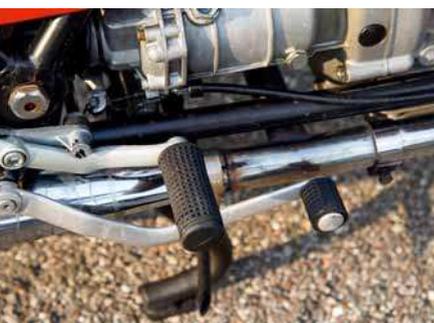
Sempre rispetto alla precedenti V7, cambiano del tutto i gruppi ottici con un nuovo faro Aprilia con calotta compatta e cromata; quello posteriore è invece della CEV. Nonostante gli indicatori di direzione fossero ancora vietati dal Codice della strada, la 850-T li monta di serie. Il cruscotto, ben isolato dalle vibrazioni, è quello della V7 Sport, ma accoglie nuovi strumenti con contagiri e tachimetro contakm di stile automobilistico. Buona leggibilità, nessuna oscillazione delle lancette, ma molto ottimistico il tachimetro (+15% in media). Quattro le spie di servizio: alternatore, folle, pressione olio e luci accese. Sotto, i comandi a pedale con la novità della leva del cambio montata a sinistra; rispetto alla precedente V 850 GT sono riposizionate più in alto e in avanti. Nell'ultima foto, la pedana del passeggero che risente un po' troppo delle vibrazioni del motore.



di serie più veloce del mondo, e questo nei primi anni Settanta, quando ancora la velocità era il dato più d'effetto nella scheda tecnica di una moto o di un'auto. Se lo schema del motore riproponeva quello originale di Carcano, in realtà le modifiche apportate erano molte, per non dire di quelle al telaio, completamente differente da quello di qualsiasi modello precedente della serie V7. Apprezzatissima per la sua tenuta di strada, diventata in breve tempo proverbiale, per la velocità di punta, dichiarata in 206 km/h, nonché per la robustezza della generosa meccanica, non passa molto

tempo che dalla V7 Sport derivi un modello da turismo veloce destinato a sostituire la pur valida V7 850 GT.

Presentata al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano del 1973, si chiama solo 850-T (Turismo), perdendo il V7 che finora aveva accompagnato la sigla di tutti i modelli precedenti. La 850-T incorpora tutte le migliori (151) che hanno reso superiore la V7 Sport alle vecchie sorelle. Il motore è più basso grazie allo spostamento del generatore da sopra (nel V dei cilindri) a davanti al motore. Abbandonata la dinamo azionata da una cinghia, si





La 850-T nasce con un solo disco anteriore da 300 mm e con la predisposizione per il montaggio del secondo disco sul fodero sinistro, cosa fatta su questo esemplare. L'impianto è Brembo con pinza a due pistoncini. Molto belli i cerchi in alluminio che calzano adeguati pneumatici da 3.50-18 e 4.10-18.



passa infatti ad un potente alternatore calettato direttamente sul prolungamento anteriore dell'albero motore. Manutenzione ridotta al minimo e maggior potenza rispetto a prima. L'abbassamento dell'altezza del motore permette di disegnare una moto più bassa, raccolta e compatta, e con un telaio che gli è "cucito addosso", sebbene le misure di interasse siano le stesse di prima causa l'immutata lunghezza del gruppo motore-cambio. Il voluminoso doppia culla continua lascia infatti il posto ad un telaio scomponibile in cui il motore è parte "stressata", cioè elemento fondamentale di

unione, e non è più semplicemente "accolto" tra i tubi. Ciò consente di montare il motore 55 mm più in alto, e ruotato di 2°5', aumentando la luce a terra e quindi la possibilità di piega in curva. Il telaio si compone in pratica di due parti, una superiore ed una inferiore, imbullonate al motore. Superiormente abbiamo una "parte che guida", che comprende il canotto di sterzo, il trave centrale, le due culle anteriori, la triangolazione centrale, e i due longheroni che si portano dal canotto all'indietro, fino a sostenere la sella ed il parafango posteriore. Inferiormente invece c'è la "parte che



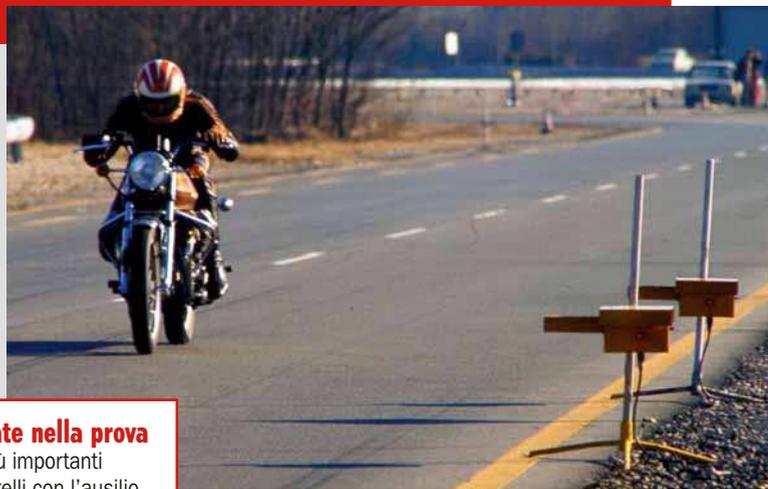
Da sinistra, il comando del gas a due cavi (con manopola non originale), la scatoletta con il pulsante per l'avviamento e l'interruttore (rosso) a due vie per l'accensione, e la pompa con serbatoio del liquido idraulico per il freno a disco. Nuovi i silenziatori (DGM 12505 S), "scavati" per essere in linea col perno ruota.

La prova di Motociclismo (1974)

La novità di Mandello, vista da stampa e pubblico in anteprima al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano nel novembre 1973, attira l'interesse della rivista. Così sul numero di marzo del 1974 compare la prova su strada completa. La riproponiamo nei passaggi più significativi.

“Riunisce quanto di meglio è stato fatto a Mandello dalla nascita delle V7. Ha lo stesso telaio della 750 Sport e il freno anteriore a disco. Il motore è praticamente quello della Sport con gli opportuni adattamenti per l'impiego turistico. Si distingue per il moderno styling. In questo periodo di limitazioni velocistiche essa si rivela però un po' lunga di rapporti (una precisazione al proposito; l'autunno-inverno del 1974 è ricordato come quello della “austerità”. Con

una trovata che veramente lasciava il tempo che trovava, si imponeva agli italiani il forzato blocco dell'uso dell'auto o moto durante le domeniche, al fine di risparmiare il carburante il cui prezzo era lievitato causa i problemi medio-orientali. Quindi velocità ridotte e stop alla circolazione nelle feste comandate). La parte estetica è quella che è stata più largamente aggiornata adottando degli accessori di livello estetico e funzionale più adeguati alla classe della moto e rispondenti a criteri di unificazione molto importanti per il contenimento dei costi di produzione. La forcella a steli scoperti, il freno a disco, il serbatoio e le fiancattine di nuovo disegno, i parafanghi meno avvolgenti, il nuovo gruppo ottico anteriore e posteriore con frecce direzionali e le nuove marmitte, sono tutti elementi che oltre a slanciare la moto, la rendono più giovane ed in linea con lo styling moderno. Con modifiche al manubrio, alla sella, alle pedane ora sistemate più in basso e in avanti, la posizione di guida è quanto di meglio si possa chiedere ad una gran turismo. I comandi elettrici, finalmente moderni e di buon disegno, ci sembrano però un po' troppo spigolosi e non sempre sono a portata di mano nel momento del bisogno, ma forse è solo questione di abituarci. La strumentazione è sufficientemente precisa, anche se il contagiri dimostra una notevole inerzia nei passaggi di regime... Con questa 850-T si è voluta allestire una moto per coloro che pur affascinati dalla signorilità, dal confort e dall'eleganza di una gran turismo, non sanno rinunciare alle doti di potenza, velocità e tenuta di strada di una moto sportiva... Come abbiamo accennato il motore è quello della Sport addolcito per renderlo più adatto ad un uso turistico. Dello Sport conserva l'alternatore frontale anziché la dinamo azionata da una cinghia della 850 GT, la forte aleattatura del carter, i carburatori da 30 mm, il doppio ruttore dell'accensione. Ovviamente si differenzia in quanto a cilindrata con un aumento dell'alesaggio da 82,5 a 83 mm e della corsa da 70 a 78. Inoltre il diagramma della distribuzione ha anticipi, ritardi e alzate meno spinti, il rapporto di compressione è stato ridotto da 9,8 a 9,5, ed



Prestazioni rilevate nella prova

Questi sono i dati più importanti ottenuti alla Pista Pirelli con l'ausilio delle fotocellule.

0-200 m: 8,877 secondi con velocità d'uscita di 125,87 km/h.

0-400 metri: 14,056 secondi con velocità d'uscita di 150,00 km/h.

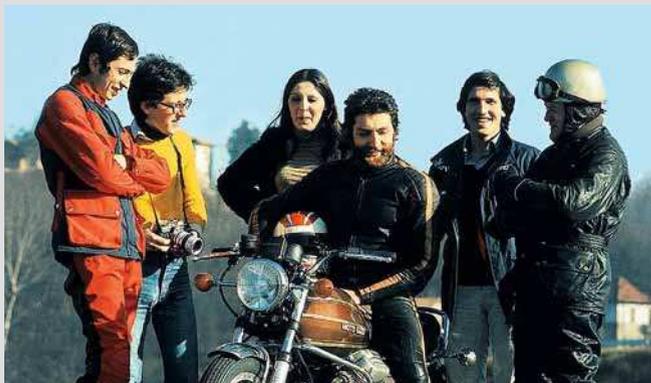
Velocità max: 195,0 km/h.

Piuttosto sensibile il calo di giri del motore nei cambi di marcia: circa 2.100 giri tra prima e seconda, 1.700 tra seconda e terza, 1.200 tra terza e quarta, 950 tra quarta e quinta.

La 850-T sul rettilineo della Pista Pirelli a Vizzola. In basso, i tester dell'epoca, da destra Mario Colombo, Riccardo Selicorni, Eugenio Inglese, Michele Verrini e Walter Presa.

il cambio con innesti a denti dritti ha rapporti totali più corti. Da evidenziare anche l'adozione per la prima volta di un parastrappi nel mozzo posteriore per ridurre la rumorosità d'innesto e lo strappo sulla ruota posteriore avvertibile sulla 850 GT sia in fase di ripresa che di scalata. L'avviamento a freddo richiede l'uso dei due parzializzatori dell'aria situati sui carburatori...

L'accensione di questo grosso bicilindrico richiede un grosso sforzo da parte del motorino d'avviamento e della batteria, per cui si ha l'impressione di un avviamento piuttosto stentato... Dato che la prima è piuttosto lunga, per partire veloci bisogna far slittare leggermente la frizione tenendo il motore su di giri. Una volta in marcia, nonostante il parastrappi posteriore, è sempre meglio fare largo uso della frizione, sia cambiando in ripresa sia in scalata, per evitare che la rigidità del cardano trasmetta alla ruota gli strappi dei cambi di marcia... Dai 2.500 giri in su il motore inizia a riprendere piuttosto bene, ma è dai 4.000 giri che dà il meglio di sé con una progressione uniforme e rapidamente crescente fino ai 7.000 giri... Il cambio è migliorato rispetto a quello della 850 GT, ma con tutti i rinvii che sono stati introdotti per spostare il comando a sinistra non si riesce più ad avvertire bene l'innesto delle marce che come detto non è più rumoroso... tuttavia, nelle marce basse qualche volta è ancora avvertibile il classico 'clack' di innesto che i guzzisti ben conoscono... Per il turismo di oggi caso mai un limite potrebbe essere quello dei rapporti troppo lunghi, che se solo poco tempo fa permettevano di viaggiare in autostrada a 150 km/h col motore quasi a riposo, con i limiti attuali sono male utilizzabili. Quello che rimane sempre apprezzabile invece è il telaio preso dalla Sport: è un'autentica roccia, impeccabile in quanto a tenuta di strada e maneggevolezza, pronto a perdonare gli errori di guida del motociclista più sprovveduto, ed indifferente alle sollecitazioni del fondo stradale... Il freno a disco anteriore fa presto dimenticare le deficienze del precedente tipo a tamburo. Abbastanza morbido da azionare è un po' pigro alle basse velocità. Solo dopo eccessive frenate lamenta fenomeni di emulsione dell'olio che causano una riduzione momentanea della corsa utile della leva al manubrio. Il freno posteriore a doppia camma è fin troppo potente tanto che bisogna star attenti a non far bloccare la ruota. Ottimo il consumo, che in un uso misto turistico-sportivo oscilla sugli 8 litri ogni 100 km. In conclusione, tenuto conto del prezzo piuttosto interessante di 1.410.000 lire IVA compresa f.f., e valutate nell'insieme le possibilità di questa moto, ci sembra che la 850-T sia realmente in grado di affrontare con ottime prospettive il duro mercato delle granturismo”.



A confronto con le rivali (1974)

Marca	Ciclo motore	Cilindrata cc	Alesaggio per corsa mm	Numero marce	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	0-400 m sec	Velocità max km/h	Peso kg	Prezzo lire x 1.000
BMW R 90/6	4T	898	90x70,6x2	5	60-6.500	7,3-5.500	13,408*	186,7*	200	2.065
BMW R 90 S	4T	898	90x70,6x2	5	67-7.000	7,6-5.500	13,106*	192,7*	205	2.395
Ducati 750 GT	4T	748	80x74,4x2	5	60-8.000	-	13,310*	181,8*	185	1.343
Honda CB750 K2	4T	736	61x63x4	5	67-8.500	6,0-7.250	13,200*	185,5*	218	1.591
Kawasaki Z1 900	4T	903	66x66x4	5	82-8.500	7,5-6.500	12,153*	195,0*	230	1.919
Laverda GTL 750	4T	744	80x74x2	5	52-6.900	6,3-4.500	14,308*	165,2*	218	1.263
Moto Guzzi 850-T	4T	844	83x78x2	5	68-7.000	-	14,056*	195,0	216	1.859
Norton Commando	4T	828	77x89x2	4	58-5.900	-	13,250*	182,0*	211	1.487
Suzuki GT 750	2T	738	70x64x3	5	67-6.500	7,7-6.000	13,500*	179,1*	231	1.581
Triumph T150 Trident	4T	740	67x70x3	5	64-7.500	-	13,167*	198,0*	209	1.475

Nota: listino del 09/1974: l'inflazione media in Italia era del 19,04% e ciò causava continui aumenti dei prezzi. * Dati rilevati da Motociclismo.

BMW R 90/6



Ducati 750 GT



Kawasaki Z1 900



Norton 850 Commando Roadster

Suzuki GT 750



Triumph T150 Trident 750

spinge", costituita dai due bracci orizzontali congiunti anteriormente nell'angolo in basso alle due culle superiori, che si portano poi all'indietro seguendo il carter motore.

Il forcellone oscillante, che nel braccio destro ospita l'albero del cardano, è imperniato al vertice inferiore della triangolazione centrale e risulta rigido e compatto, pur consentendo una buona escursione agli ammortizzatori, problema comune alle moto con trasmissione ad albero. È in pratica lo stesso magnifico telaio disegnato da Lino Tonti per la V7 Sport.

Per la carrozzeria si fa ricorso ad un design tutto nuovo e più adatto ai tempi, evidente segno di come De Tomaso voglia rinfrescare l'immagine della Moto Guzzi. Compito affidato alla Ghia che è di proprietà dell'imprenditore italo-argentino. Il serbatoio, di adeguata capacità (25 litri), è di linea regolare e senza spigoli, per nulla invadente tra le gambe del pilota, che lo può efficacemente stringere per aumentare la direzionalità della moto, e così

far corpo unico col mezzo. Le eleganti fiancantine laterali completano un'estetica che appare subito ben riuscita a pubblico e stampa. Comoda la sella, lunga ed ampia, per far posto al passeggero, che gode di un sicuro appiglio lungo la parte posteriore della sella. Il manubrio è alto e sufficientemente largo, ma non tale da generare "l'effetto vela", cioè da far assumere al pilota una posizione con le braccia eccessivamente allargate e rialzate. Due le livree disponibili: verde turchese o rosso mattone entrambi metallizzati e con profili dorati, questi forse un po' troppo vistosi, mentre i parafranghi sono acciaio inox, come pure i lunghi tubi di scarico, le marmitte, di linea più moderna rispetto a quelle della V7 850 GT, ed i pratici tubi salva cilindri. Il design che si introduce con la 850-T sarà poi ripreso per altri modelli della gamma Moto Guzzi, dalle 4 cilindri in linea 350 e poi 400 cc, alla due cilindri (a due tempi) 250 TS.

La 850-T si propone come moto votata al gran

turismo, ma con velleità sportive, sia grazie al telaio, i cui pregi sono proverbiali, sia grazie al motore di cospicua cilindrata e dalla buona potenza, dichiarata in 68 CV SAE a 6.500 giri. La trasmissione cardanica offre un vantaggio in più, perché rispetto alla catena non ha manutenzione, se non la sostituzione dell'olio a lunga scadenza. Inoltre è pulita, sempre rispetto alla catena, e non richiede regolazioni. L'altra faccia della medaglia è una certa rigidità della trasmissione stessa, che può portare a strappi poco graditi, sia in accelerazione che soprattutto in scalata, almeno finché non si acquista la necessaria pratica nell'uso della frizione, che va rilasciata con maggior delicatezza rispetto ad una moto con trasmissione finale a catena.

Altro punto a sfavore del reparto trasmissione-cambio, è lo spostamento del pedale da destra a sinistra (per uniformarsi al mercato mondiale), che ha richiesto nuovi rinvii causa di lentezza nell'esecuzione della manovra.

Comunque, rispetto alla 850 GT, la T monta un parastrappi nel mozzo della ruota posteriore che migliora sensibilmente la "ruvidità" della trasmissione.

Quali concorrenti trova sulla sua strada la grossa bicilindrica di Mandello? Come tipologia e meccanica solo la BMW R 90/6, alla quale rende probabilmente qualcosa in



La produzione a Mandello

Modello	1974	1975	totale
Ercole 500	523	346	869
Nuovo Falcone 500	2.120	1.530	3.650
Stornello 125	500	-	500
Stornello Scrambler 125	40	-	40
Stornello 160	500	-	500
V7 700 (Polizia)	480	248	728
V7 Special (Polizia)	100	-	100
750 S	948	-	948
750 S3	-	950	950
V 850 GT	164	-	164
V 850 GT (disco - USA)	78	-	78
V 850 California	1.200	-	1.200
850-T	2.428	214	2.642
850-T (USA)	2.658	-	2.658
850 T3 (Polizia)	-	1.250	1.250
850 T3 (Polizia USA)	-	2.400	2.400
850 T3 California	-	729	729
850 Le Mans	-	216	216
850 Le Mans (USA)	-	4	4
V 1000 I-Convert	-	676	676
V 1000 I-Convert (USA)	-	926	926
Totale	11.739	9.489	21.228

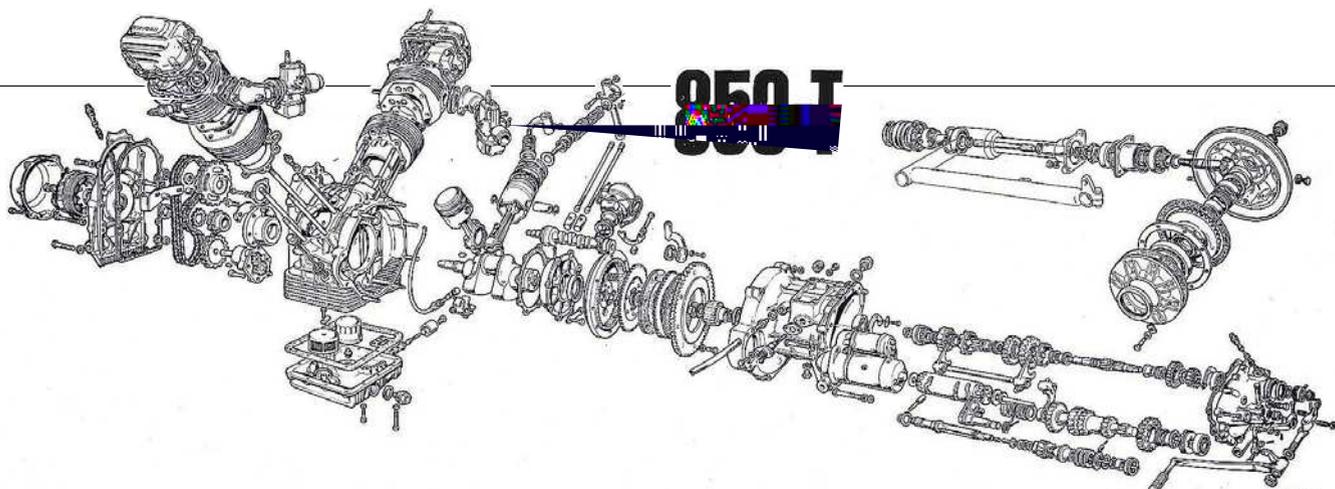
Nota: esclusi i ciclomotori. Nel '74 e '75 le immatricolazioni in Italia nella classe "oltre 500" sono state rispettivamente di 11.480 e 6.195 unità. Il mercato nel suo complesso scese da 90.005 a 74.135 unità.

Confronto fra telai: in alto quello delle V7 (700, 750 Special e 850 GT), sotto quello della V7 Sport che viene utilizzato anche per la 850-T. Si tratta di due strutture nettamente diverse con il secondo che si presenta decisamente più rigido, compatto e moderno.

A lato, la tabella della produzione "targata" nella fabbrica di Mandello del Lario. Non sono inclusi i modelli 125 Turismo e Tuttoterreno, 250 TS e 350/400 GTS che venivano assemblati alla Benelli di Pesaro, anch'essa di proprietà di Alejandro De Tomaso.

fatto di finitura, precisione nelle lavorazioni, e qualità dei materiali, ma è vincente in quanto a potenza, prestazioni ed estetica, meno massiccia e più snella rispetto alla bicilindrica tedesca. Con le giapponesi, a 3 o 4 cilindri del momento, o anche con le europee, tra cui Laverda, Triumph e Norton, la 850-T ha poco a che spartire, perché unica come soluzioni tecniche. Il che naturalmente non significa che sia la migliore, ma solo che sia una moto di grande personalità.

L'accoglienza che il mercato riserva alla nuova Moto Guzzi è buona, anche grazie al prezzo che la Casa ha saputo contenere in poco più di 1.400.000 lire, con un rapporto qualità/prezzo riconosciutamente valido. La 850-T è inoltre una moto che chiede poco in fatto di manutenzione ordinaria, qualità in genere comune ai bicilindrici, e che si rivela anche meccanicamente piuttosto semplice, invogliando il proprietario al "fai da te". Ma anche per quanto riguarda i consumi, la granturismo di Mandello si fa voler bene, non scendendo mai sotto i 13 km/l, e con una media di 16 km/l. Accessoriata di borse e parabrezza è veramente una moto che consente viaggi



Il motore

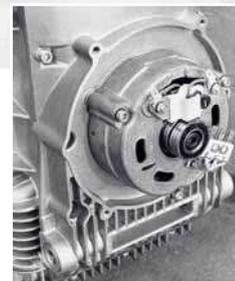
In occasione di precedenti articoli sulle Moto Guzzi bicilindriche a V, precedenti o successive alla 850-T, abbiamo descritto minuziosamente il motore, e a questi rimandiamo il lettore per non ripetere concetti noti. Anche perché, dal motore montato sulla V7 Sport in poi, compresi l'850 e il 1000, l'architettura di base non è cambiata, neppure sui successivi "teste quadre" utilizzati dalle varie Le Mans III, T5, SP III e compagnia. Ci limitiamo quindi a ricordarne i caratteri principali e a menzionare le modifiche di dettaglio fra le varie versioni.

Il bicilindrico a V ha i due gruppi termici disposti a 90°, trasversalmente al senso di marcia e raffreddati ad aria, con il cilindro destro leggermente più in avanti per il dissamento delle bielle che sono montate sull'albero motore su un unico perno, con la testa su cuscinetti lisci (bronzine). Il carter monolitico a tunnel è rinforzato con nervature orizzontali e verticali al di sotto della flangia dei cilindri perché questa zona critica si era rivelata un punto debole delle prime V7. L'albero a camme è posto in mezzo al V dei cilindri e aziona le valvole in testa tramite aste e bilancieri. È a sua volta azionato dall'albero motore, che controlla anche la pompa dell'olio e l'alternatore, calettato sul suo prolungamento anteriore.

Il motore è avvitato al cambio nella sua parte posteriore, dove il grosso volano accoglie i due dischi della frizione a secco. Sulla periferia del volano c'è la dentatura per l'ingranamento col motorino di avviamento.

Il cambio è a cinque rapporti e nonostante il nuovo parastrappi nella ruota posteriore è ancora piuttosto "legnoso", anche a causa dello spostamento del pedale da destra a sinistra con nuovi lunghi rinvii. La trasmissione finale è ad albero cardanico, con il giunto accolto nel braccio destro del forcellone che si avita alla scatola della coppia conica cui è attaccata la ruota motrice. La coppa dell'olio sotto al motore contiene 3,5 kg (o 3 litri), di lubrificante che è messo in circolazione da una pompa ad ingranaggi con valvolina di regolazione della pressione interna alla coppa. Dapprima viene previsto un solo filtro (a reticella), all'interno della coppa, è questo il caso di tutti i motori fino alla 850-T e alla 750 S. In seguito alle esperienze, fra l'altro la partecipazione alle corse di durata, in cui si evidenzia la presenza di impurità metalliche sul fondo della coppa dell'olio, viene successivamente adottato anche un filtro a cartuccia di tipo automobilistico, per migliorare la depurazione dell'olio. Per la sua sostituzione occorre però smontare la coppa dal basamento, ma ciò non è ritenuto uno svantaggio, anzi è consigliabile farlo a intervalli regolari, in modo da pulirla da eventuali morchie e depositi. Viene inoltre modificata la circolazione dell'olio, con l'aggiunta di un'ulteriore canalizzazione di mandata nel basamento.

A partire dalla versione così detta "teste quadre" del 1981, in cui viene rinnovata l'attrezzatura di manifattura dei motori, che rende i lavorati più precisi, si modifica la collocazione dei prigionieri di fissaggio dei cilindri al basamento, in previsione di ulteriori incrementi di cilindrata. A proposito dei cilindri, si passa dalle canne cromate della 850-T, della 750 S/S3 e della I-Convert (che potevano dar luogo a esfoliazioni e usura precoce) ai riporti in nickel-carburo-silicio



In alto, completo "esploso" del motore che lascia vedere la sua tecnica. Sopra, testa, cilindro (in lega leggera con canna cromata) e pistone. Le valvole sono inclinate fra loro di 70°. L'albero motore in un sol pezzo con lo stesso perno di manovella per le due bielle ruotanti su cuscinetti lisci. A lato, l'alternatore.

(Nigusil e Nikasil) adottati a partire dal 1980, quando debutta la 850 T4. I soli motori della 850 Le Mans (1975-1978), nati per un utilizzo prettamente sportivo, hanno ancora i cilindri con canne in ghisa, ripristinabili con più facilità con una semplice rettifica. Il cambio e la trasmissione finale, montati in modo separato, sono provvisti di lubrificanti specifici che si trovano nel cambio e nella scatola della coppia conica. L'impianto elettrico è a 12 Volt e prevede una grossa e pesante batteria da 32Ah necessaria per non far mancare lo spunto d'avviamento al corpo bicilindrico. L'accensione avviene mediante il classico spinterogeno con puntine platinato, che fuoriesce in mezzo alla V dei cilindri, sulla destra.

Caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico a quattro tempi a V di 90° fronte marcia, alesaggio per corsa 83x78 mm, cilindrata 844,05 cc, testa e cilindri in lega leggera con canna riportata in ghisa, rapporto di compressione 9,5:1, potenza max 68 CV SAE a 7.000 giri (sul libretto uso e manutenzione 6.000 giri), distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri con comando ad ingranaggi elicoidali. Diagramma della distribuzione: aspirazione apre 20° pPMS e chiude 52° dPMS, scarico apre 52° pPMS e chiude 20° dPMS, gioco valvole a freddo aspirazione e scarico 0,22 mm. Raffreddamento ad aria. Peso a vuoto del motore con carburatori e impianto elettrico e senza impianto di scarico 60,5 kg.

Accensione: a batteria con doppio rottore ad anticipo automatico a masse centrifughe, anticipo iniziale 8°, anticipo automatico 26°, anticipo totale 34°, distanza tra i contatti 0,42/0,48 mm, candele Bosch 240, distanza elettrodi 0,6 mm.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi comandata dall'albero motore, quantità nella coppa 3,5 kg di olio SAE 20/50, valvola di regolazione della pressione (pressione normale kg/cmq 3,8/4,2) con spia di insufficiente pressione sul cruscotto, filtro a cartuccia ed a rete metallica nella coppa, sostituzione olio ogni 5.000 km. Cambio: 750 cc SAE 90, sostituzione ogni 10.000 km. Coppia conica posteriore: 300 cc SAE 90, sostituzione ogni 10.000 km.

Alimentazione: capacità serbatoio 25 litri di cui 4 di riserva. Due carburatori Dell'orto VHB 30 CD e CS, diffusore da 30 mm, valvola del gas 40, polverizzatore 265, getto massimo 142, getto minimo 50, spillo conico V9 alla seconda tacca, vite aria aperta di 1 giro e mezzo.

Avviamento: con motorino elettrico Bosch 12V/0,7CV.

Frizione: doppio disco a secco con comando a cavo.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi, rapporto 2,235 (z 17/21), secondaria ad albero con giunto cardanico e coppia conica, rapporto 4,625 (z 8/37). Rapporti totali motore-ruota: in prima 11,424, in seconda 7,928, in terza 5,980, in quarta 4,963, in quinta 4,284.

Cambio: a cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali, parastrappi incorporato, comando con leva a pedale sulla sinistra. Valore rapporti: 2,000 (z 14/28) in prima, 1,380 (z 18/25) in seconda, 1,047 (z 21/22) in terza, 0,869 (z 23/20) in quarta, 0,750 (z 24/18) in quinta.

Telaio: in acciaio a doppia culla scomponibile, canotto di sterzo inclinato di 28° e montato su cuscinetti a rulli conici.

Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica Moto Guzzi, corsa 125 mm, 160 cc di olio per stelo, sostituzione ogni 20.000 km; posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici regolabili su 4 posizioni di molla.

Ruote: a raggi con cerchi in lega leggera, pneumatici anteriore 3.50-18, posteriore 4.10-18.

Freni: anteriore a disco Brembo con pinza idraulica, diametro 300 mm, posteriore a tamburo centrale a doppia camma, diametro 220 mm.

Impianto elettrico: a 12V, alternatore da 13A calettato sull'albero motore, batteria 12V-32Ah.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.470, lunghezza 2.200, altezza manubrio 780, altezza manubrio 995, altezza sella 810, altezza pedane 325, altezza min da terra 150, peso in ordine di marcia 235 kg.

Prestazioni: velocità massima al regime di 7.000 giri nelle singole marce (km/h): 76, 110, 146, 176, 195 circa (sul libretto uso e manutenzione: 66-95-126-152-184). Consumo 7,27 litri/100 km, autonomia 350 km.

Il parere del designer

di Angel Lussiana

La Moto Guzzi 850-T è una moto che ha dell'incredibile. In qualche modo, almeno nel panorama italiano, rappresenta l'avvento del "design" nelle due ruote.

Paolo Martin è un designer torinese, ed è cresciuto in un contesto dove lo stile delle automobili era assolutamente di casa. Nell'interland torinese dei primi anni Settanta fiorirono grandi e piccole realtà che fornirono servizi legati allo stile ed al design delle quattro ruote, alcuni diventarono estremamente noti come l'Italdesign di Giorgetto Giugiaro, altre rimasero nell'ombra, ma tutte vissero un momento di fermento incredibile.

Torino era a tutti gli effetti la capitale del design a livello mondiale ed era così che la scelta di De Tomaso cadde in maniera molto naturale su Paolo Martin che aveva già mostrato delle grandi qualità disegnando, ad esempio, il prototipo della Dino "competizione".

Fino a questo momento lo stile delle motociclette era stato delegato agli ingegneri a capo dei progetti che a loro volta spiegavano ad abili battilastra e sapienti modellatori quale sarebbe stata la destinazione d'uso del mezzo finale. I risultati di questo sodalizio sono spesso stati prodigiosi, ma dagli anni Settanta in poi entrarono in scena i professionisti della "linea": gli stilisti o designers per usare la terminologia corrente.

Sulla 850-T si vede chiaramente un approccio alle forme completamente diverso da quello che era stato nel passato



della Moto Guzzi. Si era passati dalle forme arrotondate della V7 Special o della prima California che strizzavano l'occhio allo stile americano ad una moto turistica con una sua spiccata personalità. Le linee orizzontali del serbatoio si sposano alla perfezione con la direzione delle linee che ritroviamo sui fianchetti laterali e la sella.

Stava nascendo quello che oggi chiamiamo con l'ennesimo inglesismo "family feeling".

Tutte le Moto Guzzi dal momento dell'arrivo di Paolo Martin ebbero lo stesso tipo di trattamento: spigoli evidenti anche su volumi ergonomicamente perfetti e quelle linee orizzontali che parlavano con orgoglio di design italiano nel mondo.

Ovviamente fu una moto di rottura con il passato e va da sé era uno di quegli oggetti con una personalità così forte che o li si ama o li si odia. I successi di vendita ci dicono che sicuramente in molti se ne innamorarono, ma quello che fa della 850-T una moto "importante" è proprio questo cambio di approccio nei confronti del design delle due ruote. Un approccio forse più automobilistico, forse più formale rispetto al romanticismo degli anni precedenti, ma che segna indelebilmente l'evoluzione motociclistica degli anni a seguire.

(formatosi alla Italdesign Giugiaro e alla Carrozzeria Coggiola, Angel Lussiana è tra i più affermati designer italiani ed ha lavorato non solo a sue realizzazioni, ma anche per alcune Case, come Kawasaki e Moto Morini)